

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 129 (2003)
Heft: 16-17: Eschers Erbe

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



BÜCHER

Linth Kanal, die korrigierte Landschaft

(rw) Von Daniel Speich, dem Verfasser des Artikels ab Seite 6 in diesem Heft, ist im Glarner Verlag Baeschlin das Buch «Linth Kanal – die korrigierte Landschaft – 200 Jahre Geschichte» erschienen. Speich fasst darin die Resultate seiner jahrelangen Recherche zusammen, die er im Rahmen seiner technikhistorischen Dissertation im Linth-Archiv unternommen hat. Entstanden ist ein schönes Lese- und Bilderbuch, das die Geschichte des ersten grossen Eingriffs in die Natur in der Schweiz übersichtlich darstellt und gleichzeitig seine Bedeutung für das Wachsen eines nationalen Zusammengenährigkeitsgefühls am Vormittag des modernen Bundesstaats deutlich macht.

Speichs Buch ist eine Volksausgabe seiner Doktorarbeit im besten Sinn des Worts. Seine Stärke liegt darin, eine komplexe Geschichte in einfachen Worten nachzuerzählen und mit Hilfe von sorgfältig ausgewählten Abbildungen und Plänen zu veranschaulichen. Speich behandelt die Bau-technik ebenso wie den philosophischen Aspekt des aufgeklärten Zugangs zur Natur, die politische Bedeutung der Finanzierung, die wirtschaftlichen Interessen im Zusammenhang mit dem Schiffs-verkehr oder die ökologische Diskussion heute, da es um die Sanierung und Renaturierung der Kanäle geht.

Die schönen ganzseitigen Bilder des Fotografen Martin Stollenwerk von der heutigen Landschaft am Linth- und am Escher-Kanal schlagen einen weiteren Bogen zur Gegenwart. Ein Augenöffner für die «Gemachtheit» der Landschaft. *Daniel Speich: Linth Kanal – Die korrigierte Landschaft – 200 Jahre Geschichte. Verlag Baeschlin, Glarus 2003. 88 Seiten, geb., zahlr. Abb., Fr. 38.–, ISBN 3-85546-142-2.*

VERKEHR

Neat: Die nächsten Schritte

(sda/de) Das Bundesamt für Verkehr (BAV) orientierte Ende März über die nächsten Schritte beim «Jahrhundertprojekt» neue Alpen-transversale (Neat). Die Neat 1 mit ihrem vom Volk genehmigten Gesamtkredit von rund 14,5 Milliarden Franken komme nun in eine politisch anspruchsvolle Phase, sagte Max Friedli, Direktor des BAV. Es gehe darum, die gesperrten Gelder für den weiteren Ausbau freizugeben. Dazu gehören insbesondere der Ceneri- und der Zimmerberg-Tunnel. Der Hirzel-Tunnel dagegen wird zurückgestellt – ein Entscheid, der in der Ostschweiz auf grosses Unverständnis gestossen ist.

Daneben soll ein Zusatzkredit von 600 bis 800 Millionen Franken Aufwendungen auffangen, die insbesondere durch erhöhte Anforderungen an die Tunnelsicherheit entstanden sind. Die Erfahrungen mit den Störzonen bei Faido und die Neuauflagen im Kanton Uri lassen ebenfalls zusätzliche Kosten erwarten. Die als Reserve vorgesehenen 1,9 Milliarden Franken sind praktisch vollständig vergeben.

Die Freigabe der gesperrten Neat-Gelder und der Zusatzkredit werden in zwei separate Bundesbeschlüsse gekleidet, dem Parlament jedoch in einer gemeinsamen Botschaft zugeleitet. Diese soll dann im Sommer vom Bundesrat verabschiedet werden, so dass die Gelder im dritten Quartal 2004 freigegeben werden können.

Planungskredit für Neat 2

Gleichzeitig wird ein Planungskredit von etwa 50 Millionen Franken für Neat 2 vorgelegt. Diese umfasst neue, noch nicht finanzierte Vorhaben, sagte Friedli, und es gelte festzulegen, was dazu gehöre: die Linienführung «Berg lang geschlossen» in Uri (tec21, Nr. 14-15/03), zurückgestellte Neat-Strecken in der Innerschweiz, im Berner Oberland, im Tessin, im Wallis oder im Raum Basel. Die Planungen werden anschliessend in einer dem Referendum unterstellten Baubotschaft Neat 2 verarbeitet, wobei der Finanzbedarf grob geschätzt in der Grössenordnung von 6 bis 8 Milliarden Franken liegen wird. Die Botschaft könnte dem Parlament im Jahr 2007 unterbreitet werden.

Planauflage Ceneri

Das BAV hat Ende März in Bellinzona auch die Pläne für den 15,4 Kilometer langen Basistunnel durch den Monte Ceneri vorgestellt. Der Baubeginn ist für das Jahr 2006 geplant, zehn Jahre später soll der Tunnel eröffnet werden. Die betroffenen Gemeinden und die Bevölkerung haben im April Gelegenheit, Einsicht in das elf Schachteln grosse Planwerk zu nehmen. Die Beschränkungsfrist beträgt anderthalb Monate, es werden allerdings keine gewichtigen Einsprachen erwartet.

Der Ceneri-Basistunnel zwischen Camorino und Vezia wird rund zwei Milliarden Franken kosten. Aus Sicherheitsgründen entschied sich der Bundesrat für den Bau von zwei Röhren. Dies führt zu Mehrkosten von 500 bis 600 Millionen Franken, wie Peter Testoni, Vizedirektor des BAV, erklärte. Die Zusatzausgaben werden über die Reserven des Neat-Gesamtkredits finanziert. Der Ceneri-Tunnel soll mehr oder weniger zeitgleich mit dem Gotthard-Basis-tunnel in Betrieb genommen werden und damit einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene leisten. Der Tunnel soll aber nicht nur dem internationalem Verkehr, sondern auch der lokalen S-Bahn dienen. Die Reisezeiten zwischen den urbanen Zentren Lugano, Bellinzona und Locarno würden wesentlich verkürzt.

WIRTSCHAFT

Neuausrichtung Holzbau Schweiz

(pd(mb)) An einer ausserordentlichen Generalversammlung hat Holzbau Schweiz, der Verband der Schweizer Holzbau-Unternehmungen, per Ende März die juristische Verselbstständigung gegenüber dem Schweizerischen Bau-meisterverband (SBV) beschlossen. Die Aufhebung der Doppelmitgliedschaften macht den Weg frei für eine stärker markt- und bildungsorientierte Verbands- und Arbeitgeberpolitik in der Holzbau- und Zimmereibranche.

Der Entscheid hat für den Holzbau im Wesentlichen drei Konsequenzen: Die Holzbaubetriebe werden nicht unter den Landesmantelvertrag des Bauhauptgewerbes (geplant für 2005) und den diesen ergänzenden Gesamtarbeitsvertrag mit einem frühzeitigen Altersrücktritt gestellt. Statt in eine für diese Branche nicht prioritäre Frühpensionierung zu investieren, sollen die Arbeitsplatzqualität erhöht, Arbeitsplätze gesichert und umfassende Aus- und Weiterbildungsangebote durchgeführt werden. Die Grundstruktur für den eigenständigen Gesamtarbeitsvertrag Holzbau soll an der Delegiertenversammlung am 13. Juni 2003 festgelegt werden. Weiter soll die Loslösung vom SBV dazu führen, die Verbandsmittel gezielter für eine marktnahe und branchenspezifische Dienstleistungspolitik einzusetzen. Holzbau Schweiz will jedoch weiterhin mit dem SBV zusammenarbeiten; ein entsprechender Kooperationsvertrag soll ebenfalls im Juni genehmigt werden.